Deutscher Bundestag **Drucksache 15/281**
15. Wahlperiode 08. 01. 2003

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/237 –

Einheitliches Bordgerätesystem zur Erfassung der streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen für den Alpentransitverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Alleine für den Alpentransitverkehr werden in Zukunft mindestens drei verschiedene mautfähige Bordgeräte in Lastkraftwagen notwendig sein. In der Schweiz wurde bereits vor gut einem Jahr ein System eingeführt. Spätestens ab dem Jahr 2004 wird es jeweils ein anderes in Österreich und Deutschland geben. Die Geräte unterscheiden sich vor allem in den verschiedenen Systemanforderungen. Alleine in Deutschland werden mit der Einführung eines Bordgerätesystems zur Erfassung streckenbezogener Maut jährlich 600 Mio. Euro an Systemkosten anfallen.

1. Sollte aus Gründen der Kostenersparnis vor der Einführung eines Bordgerätesystems zur Erfassung der streckenbezogenen Maut in Deutschland nicht eine Einigung zumindest mit Österreich und der Schweiz auf ein einheitliches System gefunden werden, und wenn ja, welches wird als Alternative zu TollCollect in Betracht gezogen?

Die Erreichung eines angemessenen Grades an Interoperabilität elektronischer Straßengebührenerhebungssysteme in Europa ist ein von der Bundesregierung angestrebtes Ziel. Bei der Ausschreibung des deutschen Lkw-Mautsystems und dem Abschluss des Vertrages mit dem Betreiber des Lkw-Mautsystems wurde deshalb großer Wert darauf gelegt, die Voraussetzungen für die Gestaltung interoperabler Mautsysteme zu schaffen. So ist vorgesehen, dass die fahrzeugseitigen Geräte, die für die Erhebung der Maut auf Basis der Satellitentechnik erforderlich sind, eine technische Schnittstelle zur Nahbereichskommunikation unter Beachtung der maßgeblichen europäischen Normen enthalten müssen. Die in Deutschland ausgegebenen Fahrzeuggeräte sind daher grundsätzlich auch zur elektronischen Mauterhebung in anderen Staaten geeignet, in denen die Mauterhebung – wie künftig auch in Österreich – auf der Nahbereichskom-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 6. Januar 2003 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

munikation beruht. Aufgrund der bisherigen Erkenntnisse geht die Bundesregierung davon aus, dass der geeignete Weg zur Herstellung einer Interoperabilität zwischen dem deutschen und dem österreichischen Lkw-Mautsystem in einer Vereinbarung zwischen den Betreibern des deutschen und des österreichischen Lkw-Mautsystems liegt. Zu diesem Zweck ist die Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich bereit, dem Betreiber des deutschen Lkw-Mautsystems zu gestatten, dass das im Rahmen der automatischen Mauterhebung in Deutschland verwendete Fahrzeuggerät auch zur Mauterhebung in Österreich eingesetzt werden kann. Mit der Schweiz haben zur Interoperabilität der Straßenbenutzungsgebührensysteme ebenfalls bereits Gespräche stattgefunden.

2. Wie hoch wären die Betriebskosten des Systems „Traffic Sign Reminder" im Vergleich zu dem geplanten satellitengestützten TollCollect-System, vor allem auch im Hinblick darauf, dass die Transportunternehmen nicht zur Ausstattung mit dem On-Board-Unit ihrer Lkw gezwungen werden können?

Die von der Firma TSR GmbH & Co. KG vorgelegte Systembeschreibung hat nicht den Schluss zugelassen, dass das Traffic Sign Reminder-System geeignet wäre, die Anforderungen zu erfüllen, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) im Vergabeverfahren „Lkw-Maut Deutschland" an ein Lkw-Mautsystem gestellt hat. So genügte z. B. das dargestellte Kontroll- und Überwachungskonzept des TSR-Systems bei weitem nicht den anwendungsspezifischen Anforderungen.

3. Wäre für Deutschland gerade im Hinblick auf die EU-Osterweiterung und die finanzielle Situation der Beitrittsländer aus Gründen der Kostenersparnis nicht ein günstigeres System empfehlenswert?

Deutschland wird mit dem Start der Lkw-Maut am 31. August 2003 über eines der innovativsten und modernsten Mauterhebungssysteme der Welt verfügen. Die Erhebung der Maut für Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht wird ohne Eingriff in den Verkehrsfluss erfolgen. Dies bedeutet, dass es weder Mautstationen noch eine Bindung an bestimmte Fahrstreifen oder spezielle Geschwindigkeitsbegrenzungen für gebührenpflichtige Fahrzeuge geben wird. Die Erhebung soll vielmehr weitgehend vollautomatisch erfolgen. Für gelegentliche Autobahnbenutzer, insbesondere aus dem Ausland, wird ein zusätzliches manuelles Mauterhebungssystem (Einbuchung an Zahlstellen mit herkömmlichen Zahlungsmitteln oder über das Internet) den diskriminierungsfreien Zugang zum Autobahnnetz sicherstellen. Als erstes Mautsystem seiner Art wird es wegweisend für weitere internationale Mautvorhaben, auch in den Beitrittsländern, sein. Das System ist so offen gestaltet, dass es an die spezifischen Bedürfnisse verschiedenster Länder und Nutzer angepasst werden kann. Dies eröffnet neue Marktchancen für die Industrie und trägt zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen bei.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333